

Svenska Dagbladet 29/7 1914.

Ett trafikjubileum i Stockholm.

Den elektriska spår-
vägsdriften på Norr
fyller 10 år.

Ringlinjens årsdag i dag
den 29 juli.

Spårvägsaraberna ha haft sin tid, en mycket idyllisk tid med sakta lunk i trafiken. När de åtos ut af de elektriska hästarna skedde detta i snabbhetens och modernitetens intresse samt väl också något litet i djurskyddets namn. Den cista gamla ärevördiga spårvagnshästen försvann från Stockholms gator den 10 februari 1905, för honnörens skull inkörd till målet vid Roslagstorg af nuvarande trafikinspektören hr C. Gundersen.

Så långt sträckte sig emellertid icke i det hela det hippologiska skedet i hufvudstadens trafikhistoria. Söder som på sätt och vis varit samhällets föregångsland på området "moderniserades" redan 1888 med rykande ångspårvagnar och 1901 ersattes de med elektriska.

Samtidigt började också bolaget på Norr att arbeta för att få sitt trafiknät elektrifieradt, hvartill också efter diverse strider inom stadsfullmäktige koncession beviljades i juli 1903. Bland villkoren inrycktes för staden rättighet att vid koncessionstidens utgång inlösa det elektriska spårvägsnätet till ett pris, som utsedda värderingsmän eller enligt lag valda skiljemän kunde åsätta bolagets egendom.

Med stor energi började bolaget arbetet med driftens omläggning, hvilket ledde af den från Berlin hemkallade spårvägsteknikern ingenjör Björkegren, hvilkens stora personliga förtjänst det var att arbetet blef så målmedvetet modernt fullföljdt.

Den elektriska trafiken började så småningom året därpå på vissa bilinjer på Strandvägen t. ex., där de elektriska vagnarna till en tid alternerade med hästspårvagnar. Hagalinjen från Norra bantorget hade öppnats redan i febr.

Den första stora afsyningen skedde emellertid först natten till den 29 juli 1904, då ringlinjen, nätets stora aortabåge, profkördes med projekteradt antal vagnar och projekterad hastighet i ömse riktningar. Linjen invigdes sedan den 6 augusti, och skildrarna af denna stora händelse i hufvudstadens trafiklif läto förstå, att Stockholm i och med denna dag hade blifvit storstad. Somliga ansågo t. o. m. att vi blifvit kontinent.

Nätet växte sedan maska efter maska. Den 1 oktober utsträcktes trafiken å Djurgårdslinjen till Bellmansro. Den 17 oktober började motorvagnarna befara den del af Östermalm—Kungsholmslin-



Trafikinspektören Gundersen i verksamhet ute på linjen

jen, som öfver Östermalm ligger mellan Tegelbacken och Kungsgatans skärning med Vasagatan. Den 17 december kom turen till linjen Stureplan—Valhallavägen—Odengatan—S:t Eriksplan, och den 23 december utsträcktes trafiken å hvita linjen från Vasagatan till Mariebergsgatan.

Många nya linjeutsträckningar ha äfven sedermera tillkommit, hvilka dock endast så småningom uppnå den hedervärda 10-årsåldern.

Och för att erinra om några siffror i anslutning till trafikjubileet: År 1877, bolagets första verksamhetsår, utgjorde "spårvägsnätets" sammanlagda linjelängd af 6 480 meter, d. v. s. något öfver en half km. Den 1 januari 1905 hade det växt till 27,2 km., och sedan dess till sammanlagdt 62,9 km., d. v. s. mer än sex mil.

Passagerareantalet utvisar en tillväxt efter i det närmaste samma mått. År 1904 trafikerades linjen på Norr af 20 292 696 passagerare, hvaraf något mer än hälften på de gamla hästspårvagnarna. År 1913 hade passagerareantalet stigit till mycket nära 60 miljoner.

Vid 1914 års ingång uppgingo motorvagnarnas antal till 170 stycken och släpvagnarnas till 233. Den hastigt växande trafiken har gifvetvis också medfört ökad personal. Den 1 januari 1905 använde bolaget omkring 450 ordinarie och 40 söndagskonduktörer. Numera räknar trafikpersonalen 607 man, under det att hela personalen omfattar 1 173 man.

Den ledande själen i detta storartade omdaningsarbete af Stockholms viktigaste inomstadsliga trafikmedel, som nämnda siffror illustrera, var som bekant den eminenta spårvägsexperten direktör Björkegren, hvilken för sina många goda uppslag och för sina experiment för utrönande af allmänhetens trafiktycken smädades af hjärtans grund. Efter honom utsågs hans närmaste man och trafikchef hr Walden att leda trafikbolagets öden.

Mannen på spårvagnsplattformen här ofvan, med den breda guldgalonen är trafikinspektören hr Gundersen, känd af alla stockholmare, han som var med under hästarnas epok såsom nu under elektricitetens, den där nu i jubileets dagar kan säga med skalden:

"Själ af jag både förgånget och nytt."